DIE

CONCURRENZ

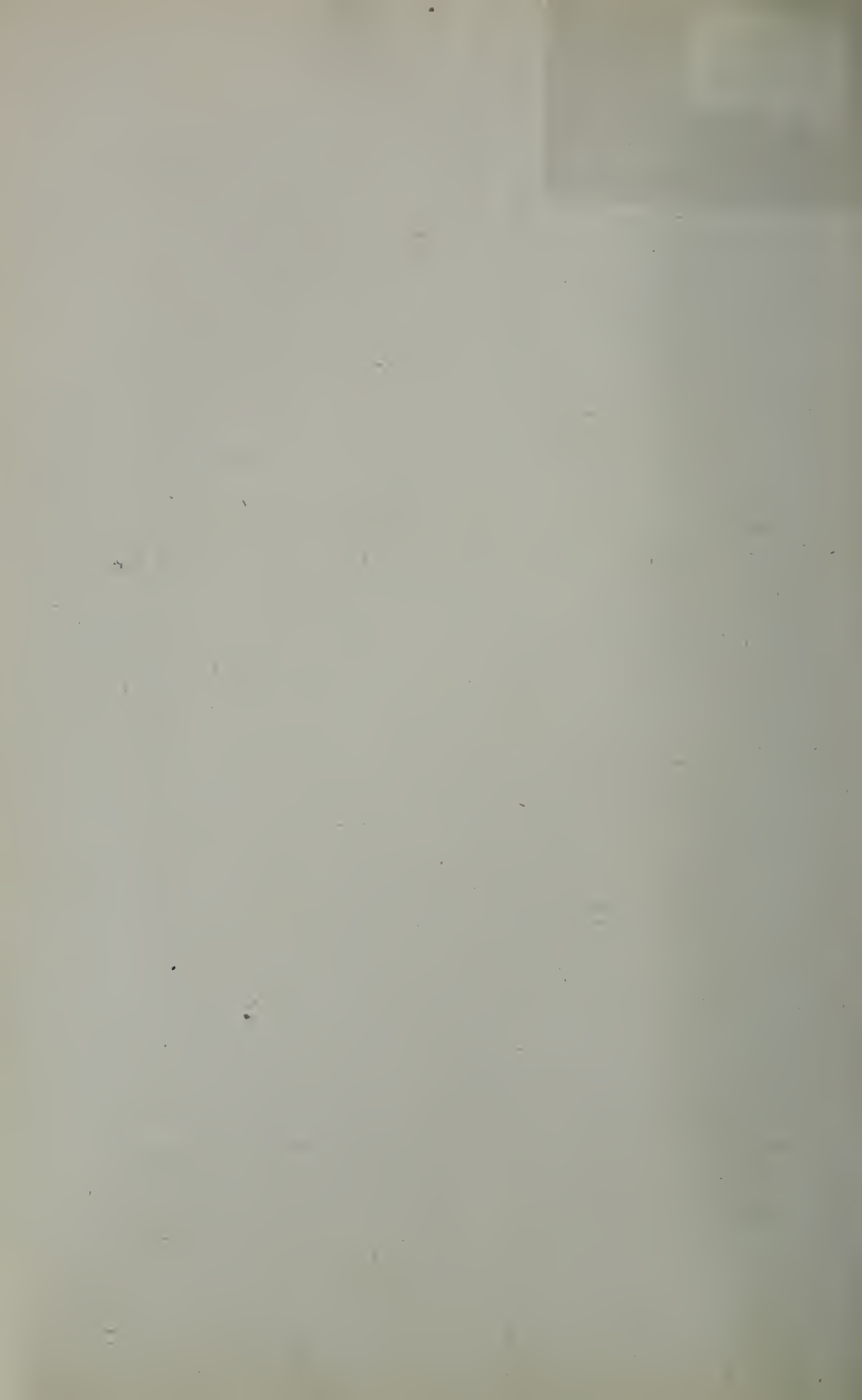
IM

EISENBAHNWESEN.

VON

E. B.

WIEN.
DRUCK UND VERLAG VON R. v. WALDHEIM.
März 1873.



Ein aufmerksamer Beobachter, der einen Blick auf zwei Karten von Oesterreich-Ungarn werfen würde, von denen die eine zehn Jahre alt ist, während die andere vom Jahre 1873 datirt, wäre sofort frappirt von der Entwickelung, welche in dieser kurzen Zeit das Eisenbahnnetz genommen hat.

Will er dann die Geschichte dieser Schöpfungen studiren; den Bedingungen nachspüren, unter welchen die verschiedenen Kräfte des Landes zur Mithilfe an diesem Werke herangezogen wurden; würdigen und untersuchen ob man wirklich von den verwendeten Mitteln im allgemeinen Interesse den vortheilhaftesten Gebrauch gemacht hat; will er endlich durch ein analytisches Studium der Thatsachen, die Ideen und die Absichten ergründen, welche als Basis dienen mussten beim Entwurfe des Gesammtplanes, dessen Ausführung ohne Zweifel das gegenwärtige Werk ist, dann wird ihn noch grösseres Erstaunen erfassen, aber diesmal in einem diametral entgegengesetzten Sinne.

Anstatt eines Gesammtplanes findet er ein Chaos, anstatt der Principien, Anomalien ohne Grenzen.

Es wäre eine interessante Arbeit, eine übersichtliche Zusammenstellung der gegebenen Concessionen zu entwerfen und von Concession zu Concession deren Motive und Principien zu vergleichen. Namentlich im Tarifwesen fände man eine Sammlung von schwer begreiflichen Anomalien. Was man an einem Tage

für gut hielt, war es den andern Tag nicht mehr, um es am dritten wieder zu werden. — Die Concessionsbestimmungen einer Bahn, wurden bei der nächsten als unbrauchbar verworfen.

Diese Arbeit wird unzweifelhaft eines Tages gemacht werden und wird sehr nützliche Aufklärungen zu Tage fördern. Die Aufgabe, die wir uns gestellt haben, ist ungleich bescheidener. Aus dem weiten Gebiete von Fragen, die man zusammen die Politik des Eisenbahn-Concessionswesens nennen könnte, wollen wir vorläufig nur eine einzelne specielle Frage herausgreifen, die gegenwärtig von besonders praktischer Bedeutung ist.

Wir wollen hoffen, dass das Chaos der Vergangenheit heute aufgehört hat die Regel zu sein, und dass man nach einem genau bestimmten Programme vorgeht; aber das ist sicher, dass sich dermalen eine Idee aller Welt bemächtigt zu haben scheint, der Regierung, des Publicums und der Presse. Die Ausführung dieser Idee findet sich überall, das Wort, das dieselbe ausdrückt, entflieht allen Lippen und fliesst aus allen Federn. In allen Projecten, in allen Kritiken, wie auch in jenen Acten verschiedener Form, durch welche sich die Privatmeinungen manifestiren und die man die öffentliche Meinung zu nennen übereingekommen ist, und endlich, es lässt sich nicht leugnen, auch in den officiellen Kundgebungen findet sich jeden Tag, ja jeden Augenblick das nämliche Wort, der Ausdruck derselben Idee, man könnte beinahe sagen, der nämlichen Monomanie: „**Concurrenz**“.

Es scheint wirklich, dass das ein Universal-Heilmittel sein müsse, und dass Handel und Industrie derzeit von den bestehenden Eisenbahnen in einer Weise gequält und gebrandschatzt werden, dass das öconomische Leben des Landes

erlöschen muss, wenn man sich nicht beeilt, den bestehenden Bahnen um jeden Preis Concurrenz zu machen.

Regierung und Journale schreiten einmüthig auf diesem Wege weiter, und man ist so weit gekommen, dass bei Begründung eines Projectes oder einer Concessionswerbung stets als erster Grund die Möglichkeit hingestellt wird, dass die projectirte Linie einer alten Linie Concurrenz machen könne. Diese oder jene Eisenbahn soll gebaut werden, nicht weil sie berufen ist, anerkannten und dermalen noch wohlfeiler Communicationsmittel entbehrenden Interessen zu dienen, sondern weil sie dieser oder jener andern Linie Concurrenz machen wird

Streng genommen ist es begreiflich, dass das Publicum, dessen ungeheuere Mehrzahl nie die Bedingungen der Gründung, des Betriebes und der Existenz der Eisenbahnen studirt hat, sich von den gangbaren Schlagworten „Monopol" und «Concurrenz« bestechen lässt, namentlich in den stürmischen Zeiten der Agiotage und der Gründung; aber es scheint uns eine Pflicht der Regierung, die berufen ist, alle Interessen abzuwägen und zu schützen, das in dieser Frage gänzlich irregeführte Publicum aufzuklären.

Das Publicum nimmt die Titel, die man ihm zu 80 oder 85% anbietet, und glaubt, wenn auf denselben «Prioritäts-Obligation« gedruckt ist, dass es damit schon ein Werthpapier erwirbt, das eine fixe aber sichere Revenue abwirft; es glaubt, dass es genügend ist, eine Actie von 200 fl. Nominalwerth zu 70, 75 oder 80% zu kaufen, um eine Revenue von wenigstens 6, 6½ oder 7% zu haben; es glaubt, dass wenn eine Eisenbahn von A nach B 8% trägt, eine zweite parallel laufende Bahn auch so viel tragen wird.

Die Gründer suchen Actionäre und spiegeln ihnen am Horizonte goldene Berge von Dividenden vor; das ist

Geschäftssache zwischen ihnen und dem Publicum. Aber die Regierung, oder vielmehr das Handels-Ministerium hat eine ganz andere Rolle zu spielen. Als Hüter des Nationalvermögens hat es die Pflicht, alle Interessen zu schützen, das Publicum aufzuklären und Illusionen und Vorurtheilen entgegen zu treten.

Die Regierung geht dermalen in Angelegenheiten der Eisenbahn-Concessionen nicht consequent vor; sie schwankt unstät zwischen Liberalismus und Autocratie und ist sich namentlich im Punkte der Verantwortlichkeit nicht klar, und doch gibt es Arten von Verantwortlichkeit, die ein Minister von sich weisen muss, selbst auf die Gefahr hin, seine Allmacht zu beschränken, und wieder andere, die er zu übernehmen wissen muss, selbst auf die Gefahr hin, seine Popularität einzubüssen.

Doch kommen wir wieder zurück zu dem speciellen Gegenstand, der uns beschäftigt und stellen wir bündig die Frage:

Soll die Regierung im Interesse des Landes den Bau neuer Eisenbahnen begünstigen, ja erlauben, welche den speciellen Zweck haben, den bestehenden Bahnen Concurrenz zu machen, wenn es gewiss ist, dass die neuen Linien nur leben können auf Kosten des Verkehrs, welcher den alten Linien zukömmt?

Wir sagen, abgesehen von sehr geringen Ausnahmen «nein», und zwar aus drei ganz verschiedenen Gründen:

1. weil es das Recht und die Billigkeit verbieten,

2. weil man, wenn man es thut, wichtige Interessen schädigt und zwar nicht nur jene der bestehenden Gesellschaften, sondern auch jene, welche man auf diesen Weg drängt, ja selbst die allgemeinen Interessen des Landes,

3. endlich — und das ist der Grund, der mehr als alles andere jene überzeugen muss, denen die ersten zwei nicht

genügen — weil der Zweck, den man anstrebt, gar nicht erreicht wird.

Entwickeln wir nun diese drei Gründe:

I. Das Recht und die Billigkeit stellen sich dem entgegen.

Eine Eisenbahn-Unternehmung begründet der Natur der Sache nach ein Monopol, dieses Monopol wird von der Regierung kraft ihres Hoheitsrechtes concedirt, aber es wird es nicht unentgeltlich, es wird es kraft eines zweiseitig bindenden Vertrages, in welchem die Rechte und Verbindlichkeiten beider Theile frei vereinbart und genau festgesetzt werden. Dieser Vertrag verpflichtet beide Theile und keiner von ihnen hat das Recht denselben zu brechen, so lange der andere Theil seine Verbindlichkeiten erfüllt und seine Rechte nicht überschreitet.

Nun existirt in allen Concessions-Urkunden ein Artikel, dessen Ausdrücke hie und da variiren können, dessen Sinn aber überall der gleiche ist. Aus der Bestimmung dieses Artikels, die zur Zeit, als beide Theile den Vertrag unterzeichneten, gewiss aufrichtig gemeint war, geht nun hervor, dass die Regierung darauf verzichtet neue Eisenbahnen, die zwei von der concedirten Bahn berührte Punkte verbinden sollen, — mit andern Worten: Concurrenzbahnen — zu concediren; es sei denn, dass besonders wichtige politische, strategische oder commercielle Interessen es erheischen.

Was wird nun heute ganz offen erklärt? Es müssen Concurrenzbahnen gebaut werden, hauptsächlich, manchmal sogar einzig desshalb, um die bestehenden Bahnen zu zwingen,

ihre Tarife herabzusetzen. Das ist ein flagranter Vertragsbruch, eine durch nichts gerechtfertigte Rechtsverletzung.

Sind denn die bestehenden Gesellschaften, deren Interessen man bedroht, ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen, haben sie ihre Rechte missbraucht?

Man kann immer sagen: wir wissen es aus Erfahrung, dass eine Eisenbahn ihre Verpflichtung nicht erfüllt. Wie oft hat man aber nicht gesagt, dass diese oder jene Eisenbahn Wagenmangel habe und ausser Stande sei, ihren Verkehr zu bewältigen, während die augenblickliche Stockung, der Grund dieser Reclamationen, auf ganz andere Ursachen zurückzuführen war, die den Eisenbahnen ganz fremd waren und die sie nicht beseitigen konnten?

Man findet es ganz natürlich, dass die Kohlenbergwerke und Metallfabriken ihre Preise erhöhen, dass das ganze Personale, Beamte und Arbeiter, viel höher gezahlt werden muss u. s. w.; aber die Transportpreise sollen herabgesetzt werden, man soll die Eisenbahn-Unternehmungen zwingen, mit den Tarifen herunterzugehen und alle Mittel hiezu sollen erlaubt sein; und doch gibt es in Oesterreich nicht eine Eisenbahn, deren Tarife nicht bedeutend niedriger sind, als diejenigen, die sie einzuheben das Recht haben. Namentlich sind es die grossen Unternehmungen, welche in dieser Richtung mit ihren Zugeständnissen am weitesten gegangen sind; eine Sache, die man nicht begreifen will und die doch so natürlich ist, denn die Betriebskosten der grossen Eisenbahn - Netze sind, unter übrigens gleichen Umständen, stets viel niedriger, als jene kleiner Unternehmungen, und manche Secundärbahn, wenn sie als Zweigbahn einer grossen Linie betrieben wird, lässt sich mit Tarifen, die um 20 bis 30% niedriger sind, als jene, die sie bei einer selbstständigen Administration nothwendigerweise erheben müsste, betreiben, und wird auch in der That mit denselben betrieben.

Wenn die Eisenbahngesellschaften den Bedingungen des von ihnen übernommenen Vertrages nicht nachkommen, so hat die Regierung die Mittel in der Hand, sie dazu zu zwingen; wenn sie aber im Gegentheile — und das ist der Fall — ihre Verpflichtungen stets getreulich erfüllt haben und noch erfüllen, und wenn sie namentlich, was die Tarife betrifft, mehr leisten, als sie verpflichtet sind, warum respectirt die Regierung die frei vereinbarten Verträge nicht, warum betrachtet sie den Artikel über die Concessionirung von Concurrenz-Linien als einen todten Buchstaben, warum predigt und übt sie eine Politik, der in jedem anderen Falle von den Gesetzen Einhalt gethan würde?

Was würde man zum Beispiel von einem Kriegsminister sagen, der mit einem Industriellen für mehrere Jahre einen Vertrag wegen Lieferung von Militärgegenständen abgeschlossen hätte und nach zwei oder drei Jahren, nachdem der Lieferant, um seinen Verbindlichkeiten gerecht werden zu können, grosse Installations-Auslagen gehabt hat, plötzlich mit ihm brechen wollte, unter dem Vorwande, dass sich ein anderer Lieferant erboten habe, die Lieferung zu billigeren Preisen zu übernehmen?

Sollen denn die Eisenbahnen desshalb ausser dem Gesetze erklärt werden, weil die Capitalien, die im Vertrauen auf die geschlossenen Verträge in denselben angelegt wurden, nach Hunderten von Millionen und die dabei Interessirten nach Hunderttausenden zählen?

An dem Tage, an welchem diese Frage vor ein unparteiisches Gericht gebracht würde, wäre die Entscheidung derselben keinen Augenblick mehr zweifelhaft.

2. Wenn man es thut, schädiget man sehr bedeutende Interessen.

Eine Eisenbahn von 50 Meilen Länge, die von *A* nach *B* führt, hat 50 Millionen Gulden gekostet und gehört einer Gesellschaft, deren Actien 6% tragen. Der Handel findet, dass die Transportpreise von *A* nach *B* zu hoch sind, um ihm selbst einen Gewinn von 10 oder 15% zu gestatten; man führt daher die grossen Schlagworte: «internationaler Handel,» «Transit-Verkehr,» «Welthandel,» etc. ins Treffen und man reclamirt als unabweisliches Bedürfniss den Bau einer Concurrenzbahn. Es ist wahr, dass diese zweite Linie natürlicher Weise auch einigen Localinteressen förderlich sein wird, denen die erste Bahn gar nicht oder nur im geringen Masse gerecht werden konnte, aber im Allgemeinen ist das eine Erwägung von secundärer Bedeutung.

Das, was vor Allem in den Vordergrund gestellt wird, ist der Transitverkehr und die Nothwendigkeit einer Concurrenz.

Die neue Linie wird den Weg von London nach Calcutta, oder von Paris nach Constantinopel, oder von Salonik nach Hamburg um 6 oder 10 Meilen abkürzen, das ist gewöhnlich das Hauptargument. 50 Millionen Gulden sind erforderlich, um diese zweite Linie zu bauen; man hat den Calcul der Baukosten mit der grössten Genauigkeit gemacht; man wird die Titel zu 80% emittiren, $^2/_5$ in Actien und $^3/_5$ in Obligationen, und wird dadurch auch dem Lande einen grossen Dienst erwiesen haben. Als Glück ist es noch zu betrachten, wenn die Steuerträger nicht berufen werden, ihren Beitrag in der Form einer Zinsengarantie zu leisten.

Die zweite Linie ist vollendet; das Brutto-Erträgniss der ersten betrug 5 Millionen Gulden, das Brutto-Erträgniss

der beiden Linien zusammen wird vielleicht wegen des neu erschlossenen Localverkehrs 6 Millionen betragen; das Netto-Erträgniss, das früher 3 Millionen betrug, wird aber gewiss nicht grösser sein, da die Betriebskosten nothwendigerweise viel grösser sein werden, und man wird ein Capital von 100 Millionen ausgegeben haben, das höchstens 3% trägt.

Das Capital der alten Linie, das 6% trug, wird sich höchstens mit 4 oder 5% verzinsen und das Capital der zweiten Linie wird 1 oder 2% tragen; höchst wahrscheinlich eher nur 1%, wo nicht gar nichts; denn die Betriebskosten spielen eine viel grössere Rolle, als man denken sollte. Und welche Vortheile hat man geerntet für dieses Opfer, das man dem ersten Capital auferlegte, und das nichts that, um diesen Ostracismus zu verdienen und für den Ruin, dem man ein zweites Capital von gleicher Höhe entgegengeführt hat und das gewiss eine viel vortheilhaftere Verwendung gefunden hätte? Ein oder zwei Millionen Centner werden vielleicht während einer kurzen Zeit 5 oder 10 Kreuzer weniger an Transportkosten zahlen, was solange beiläufig eine Summe von 100,000 fl. per Jahr ausmacht, bis der Tarif wieder auf seine frühere Höhe, wo nicht höher gestiegen ist, was unausweichlich eintreten wird.

Es ist wahr, es wird dann ein Communicationsmittel geschaffen sein, welches neuen Local-Interessen dient; aber beinahe immer, um nicht zu sagen immer, würde man ganz leicht das gleiche Resultat mit viel geringeren Mitteln erreichen können, wenn man nicht stets von zwei ganz falschen Principien ausgehen würde:

1. dass die Concurrenz nothwendig ist, und
2. dass die kürzeste Linie auch immer die billigste ist.

In Oesterreich sind dermalen zwei Eisenbahnprojecte an der Tagesordnung, die nach unserer Meinung das System

personificiren, welches wir bekämpfen, weil wir glauben, dass es den allgemeinen Interessen des Landes schweren Schaden zufügen wird. Für uns sind diese zwei Projecte ein Beispiel nationalöconomischer Irrthümer, in welche Männer bei den besten Absichten verfallen können, wenn sie Fragen, die man heutzutage nur zu sehr gewohnt ist, mit die Einbildungskraft einnehmenden Schlagwörtern behandelt und gelöst zu sehen, nicht bis in ihre letzten Consequenzen studiren.

Es sei uns daher gestattet, über diese zwei Projecte, so kurz als möglich, einige Bemerkungen einzuschalten. Doch zuvor noch ein Paar Worte: Wir wollen damit Niemandens Absichten einer Kritik unterziehen, wir sind überzeugt, dass die kundgegebenen Aeusserungen der Handelskammern von Wien, Graz, Triest etc. einer vollkommen reinen Quelle entspringen und dass sich dieselben nur durch die Sorge um das allgemeine Beste leiten liessen; gleichzeitig haben wir aber auch die Ueberzeugung, dass sie nicht hinlänglich unterrichtet sind und dass sie zu gefährlichen Illusionen hingerissen werden durch die Strömmung der Ideen, die jetzt in Oesterreich herrschen, und die vor 20 Jahren, wie weiter unten nachgewiesen werden wird, auch in andern Ländern geherrscht haben.

Die Männer, welche ihr ganzes Leben der Industrie und dem Handel gewidmet haben, sind oft im Rechte, wenn sie sagen, dass die Organe der Eisenbahnen, mit welchen sie täglich in Berührung kommen, doch die Existenz-Bedingungen der Handelswelt nicht kennen können und sie auch nicht hinlänglich verstehen; aber anderseits sei es auch uns erlaubt zu sagen, dass Männer, die seit mehr als 20 Jahren ihr Leben dem Studium der öconomischen Fragen, welche erst durch die Schöpfung der Eisenbahnen aufgetaucht sind, und der Bedingungen, unter welchen diese grossen industriellen Kräfte zu wirken berufen sind, gewidmet haben; dass diese Männer,

sagen wir, auch das Recht, ja mehr als das Recht, die Pflicht haben, in so wichtigen Fragen ihre auf Studium und Erfahrung gegründete Meinung auszusprechen.

Die zwei Linien, deren Prüfung wir hier einige Zeilen widmen wollen, sind:

Das dem Abgeordnetenhause bereits vorgelegte Project einer Eisenbahn von Tarvis nach Görz und Triest, genannt die „Predilbahn" und das Project, das unter dem Namen der Eisenbahn von Wien nach Novi auf die Tagesordnung gesetzt wurde.

Die erste dieser zwei Linien wird mit Staatsgarantie gebaut werden, die zweite jedoch, wie man sagt, nur mit Privatmitteln.

Die Predilbahn ist nach unserer Meinung der Typus, die Verkörperung der Idee der Concurrenz im Eisenbahnwesen.

Vom Standpunkte der Partei in Triest, die sie verlangt, hat sie ihre Berechtigung; der Handel von Triest sieht in ihr ein Mittel, um wenigstens einen Theil der Handelsbeweguug zwischen der Schweiz und Süddeutschland einerseits, dem Mittelmeere und dem Oriente andererseits seinen Concurrenten in Venedig, Genua und Marseille zu entreissen. Wenn man annimmt, dass die kürzeste Route nothwendigerweise auch immer die billigste ist, so ist das Raisonnement auch vollkommen richtig, und wenn die Triestiner Häuser, welche die Predilbahn reclamiren, sie auch zahlen wollten, so liesse sich dagegen absolut nichts einwenden.

Vom Standpunkte der Regierung aus ist dies jedoch nicht die Hauptaufgabe der Predilbahn; sie soll eine Concurrenzbahn werden (dieses Wort ist den officiellen Actenstücken entnommen), hat jedoch hauptsächlich den Zweck, die bisher passiven Linien der Rudolfsbahn zu verbessern, indem sie ihnen eine directe Verbindung mit dem Meere verschafft.

Angenommen, dass der Bau der Predilbahn Triest den Handel mit der Schweiz und Süddeutschland, der jetzt zum Nachtheile von Triest seinen Weg über den Brenner und Venedig nimmt, sichert: so ist zuerst zu constatiren, dass derselbe auf die Einnahmen der gegenwärtig in Betrieb stehenden Linien der Rudolfsbahn absolut keinen Einfluss hätte. Es ist ferner sowohl der innere Verkehr der Rudolfsbahn als der Verkehr zwischen Triest und Norddeutschland in Betracht zu ziehen. Welchen Einfluss würde der Bau der Predilbahn in diesen zwei Richtungen zu Gunsten der Rudolfsbahn ausüben? Der innere Verkehr der dermaligen Linien dieser Gesellschaft stammt von der Local-Industrie der von ihnen durchzogenen Gegenden her und könnte von der directen Verbindung mit dem Meere nur in so weit einen ernstlichen Nutzen ziehen, als durch die Eröffnung dieser directen Verbindung die Transportpreise, sei es der von der Industrie zu importirenden Rohproducte, sei es der zur exportirenden Fabricate eine wesentliche Verminderung erführen. Wenn man aber die Bedingungen dieser Industrie und ihre Beziehungen sowohl zum Auslande als zum Inlande studirt, erkennt man sofort, dass die Erbauung einer directeren Linie zum Meere selbst in in dem Falle, als dadurch die Transportpreise zwischen Villach und Triest um einige Kreuzer fallen sollten, was jedoch durchaus nicht bewiesen ist, auf die Entwicklung der Productionsfähigkeit dieses interessanten und hoffnungsvollen Landes, nur einen ganz untergeordneten Einfluss nehmen könnte.

Es bleibt daher nur der Transit-Verkehr nach Norddeutschland, welchen die Predilbahn der Südbahn zu Gunsten der Rudolfsbahn wegnehmen soll. Weiss man, wie gross derselbe ist? weiss man, wie viel er den Linien, die ihn geniessen, die ihn monopolisiren — um den jetzt üblichen Ausdruck zu gebrauchen, einträgt? Es ist wirklich sehr bedauerlich, dass

man in allen Memoiren, Berichten, Beschwerden, Reclamationen und officiellen Actenstücken, welchen die Frage der Predilbahn das Leben schenkte, jeden Augenblick von dem Transit-Verkehr der Schweiz und Deutschlands mit Triest und von dem ungeheuren Einfluss, welchen die Predilbahn auf den Verkehr und die Einnahmen der Rudolfsbahn ausüben wird, spricht; dass man aber nirgends einer Ziffer begegnet, die es ermöglichte, die angehofften Vortheile mit den nur zu verlässlichen Lasten der Unternehmung zu vergleichen.

Nun also! Der Gesammt-Verkehr zwischen Triest und dem Theile von Deutschland, der westlich vom Meridian von Wien gelegen ist, beträgt durchschnittlich 300 bis 350,000 Centner per Jahr, und wenn der Bau der Predilbahn diesen ganzen Verkehr der Rudolfsbahn zuführen würde, so ergäbe das für sie ein jährliches Reinerträgniss von beiläufig 60 bis 70,000 fl., welches dann von den 5,272.000 Gulden Silber, welche ihr für ihre verschiedenen Linien garantirt sind, in Abzug zu bringen wäre.

Dagegen müsste das Kapitel des Staats-Budgets «Garantieleistung an Eisenbahnen» um 3 Millionen erhöht werden, denn selbst wenn der ganze gegenwärtige Verkehr von Triest nach Kärnthen, Tirol, der Schweiz und Deutschland den Weg über die neue Linie nähme und wenn man noch die ganze Handelsbewegung hinzufügen würde, die jetzt zwischen der Schweiz und Deutschland einerseits, Venedig, Genua und Marseille andererseits stattfindet, so wäre man noch weit entfernt von einer Verkehrsziffer, die genügend wäre, auch nur die Betriebskosten einer Linie, wie die Predilbahn, zu decken. Das einzige, das ernstlich zu bedauern ist, wenn das Project der Predilbahn fällt, ist, dass den Interessen des Handels von Triest mit der Schweiz nicht Genüge geleistet wird. Aber auch für diese Schwierigkeit gibt es eine sehr practische und einfache Lösung.

Der Bau der Predilbahn bedeutet für Triest die Verkürzung des Weges von Triest an den Brenner um 13 Meilen. Diese geografische Differenz von 13 Meilen kömmt jedoch wegen des Profiles der Bahn einer virtuellen Differenz von nur 7 bis 8 Meilen gleich. Eine Differenz von 8 Meilen entspricht bei den Transportkosten einer Ersparniss von 8 bis 10 kr. per Centner, selbstverständlich nur, wenn man zugibt, dass beide Linien gleich leistungsfähig sind, was aber nicht der Fall sein wird, und das ist ja eben der Hauptirrthum der Vertheidiger der Predilbahn; doch daran liegt wenig und wir lassen diese Differenz gelten. Ist einmal bewiesen, dass Triest durch eine Frachtdifferenz von 10 kr. den andern concurrirenden Seehäfen einen Theil des streitigen Verkehrs abgewinnen kann, dann darf man keinen Augenblick zögern. Die Regierung, die den Bau der Predilbahn hoffen liess, schuldet den in Rede stehenden Interessen eine Entschädigung und kann, ohne sich der Gefahr eines grossen Opfers auszusetzen, dem Triester Handel eine Subvention von 8 oder 10 kr. für jeden Centner, der zwischen Triest und der Schweiz befördert wird, gewähren. Ein Theil dieser Prämie käme dem Staate wieder durch die Erhöhung der Einnahmen der Linie Villach-Tarvis-Laibach zu gute, und wenn alles gut erwogen wird, so bezifferte sich die jährliche Last nicht mehr mit 3 Millionen, sondern, wenn es hoch kömmt, mit dreimal 10,000 fl.

Das zweite Project, jenes der Eisenbahn von Wien nach Novi, ist das Ergebniss des doppelten Ideenganges, der im Augenblick die Politik des Eisenbahnwesens in Oesterreich beherrscht.

Man wird uns erlauben dieser Linie vorerst den einzigen Namen zu geben, den sie erhalten kann, nämlich den der Eisenbahn von Neustadt nach Novi; denn, wenn man der

europäischen Geschäftswelt nicht im Voraus erklären will, dass die formellsten Verträge nichts als werthlose Fetzen Papier sind, so ist es kaum zu glauben, dass man eine vierte Linie von Wien nach Neustadt concediren wird.

Eine Linie von Neustadt nach Novi ist vorerst bestimmt, in den südlich von Neustadt zwischen den beiden Linien Neustadt-Marburg und Neustadt-Kanizsa gelegenen Gegenden einigen Local-Interessen gerecht zu werden. Diese Interessen haben ihren Werth und verdienen ohne Zweifel, dass man die Mittel, sie zu befriedigen, studire.

Doch die Linie Neustadt-Novi hat noch eine ande Rolle zu spielen und schon der Name, den man ihr gibt allein beweist, welche Motive es sind, durch welche man das Privat-Capital für dieselbe zu gewinnen hofft.

Die Linie Neustadt-Novi soll die kürzeste Linie von Wien nach Agram und von Wien nach Fiume werden; sie soll eines Tages eine Concurrenzlinie nach Triest herstellen; sie wird endlich durch ihren Anschluss an das türkische Netz in Novi einen Hauptbestandtheil der grossen Weltbahn: Wien-Salonik-Alexandrien-Suez etc. bilden.

Sehr viel hochtrabende Worte und viel geografisches Wissen! Aber wie viel Einnahmen? Nicht einmal so viel, um die Hälfte der Betriebskosten einer Linie zu decken, deren Baucapital mehr als eine Million Gulden per Meile betragen wird.

Der «Transit-Verkehr!» Auch das ist eines der Worte, über dessen wahre Bedeutung das Publicum im Allgemeinen sehr schlecht unterrichtet ist. Mit Ausnahme einiger ausserordentlich seltener Fälle hat der Transit-Verkehr auf grosse Distanzen für die Eisenbahnen eine ganz geringfügige Bedeutung und bildet in den Einnahmen der grossen Linien einen verschwindend kleinen Theil.

Die Gesammt-Bewegung auf der Linie Wien-Triest z. B. überschreitet die Ziffer von . . . . . . 55,000.000 Ctr.
per Jahr, und doch erreicht die Bewegung zwischen den zwei Endstationen Triest und Wien nicht die Summe von . . . . . . 1,200.000 Ctr.
und beträgt die Bewegung zwischen Triest und den nördlich von Wien gelegenen Theil von Oesterreich nur . . . . 760.000 Ctr.
die Bewegung zwischen Triest und ganz Deutschland, dann den weiter nördlich gelegenen Ländern über Wien . . . . . 350.000 Ctr.
und die Bewegung zwischen Triest einerseits, der Schweiz und Süddeutschland andererseits nur . . . . 250.000 Ctr.

Was wird der Transit-Verkehr zwischen Wien und Bosnien über Novi sein? **Null**; und wenn die Bosnische Linie mit jener von Salonik nach Belgrad verbunden sein wird, wenn das einmal geschehen sollte, so wird der Transit-Verkehr von Salonik nach Wien wieder Null oder wenigstens beinahe Null sein.

Das Gleiche gilt von dem Verkehr zwischen Fiume und Wien, von dem Transit von Dalmatien etc. Alles das zusammen gibt keinen Verkehr, der gross genug wäre, um das Viertel — wir sagen **das Viertel** der Betriebskosten zu decken.

Jenen, welche sich über unsere Voraussetzungen lustig machen sollten, citiren wir eine statistische Ziffer und es gibt keinen schlagenderen Beweis.

Der gesammte Waaren-Transit durch Frankreich von England, Belgien, Holland und den darüber hinausliegenden Ländern einerseits, nach Italien, den Mittelmeer-Ländern, dem Orient u. s. w. andererseits, d. i. also der Transit der Waaren

die durch die Häfen am Canal la Manche und über die Stationen an der Nordgrenze in Frankreich eintreten, auf den Linien der Nord- und Mittelmeer-Bahn-Gesellschaft Frankreich durchziehen und über die italienische Grenze und durch die Mittelmeerhäfen aus Frankreich austreten: dieser ganze Verkehr in der angegebenen und der entgegengesetzten Richtung figurirt in den Verkehrs- und Einnahms-Rechnungen der zwei grossen Eisenbahn-Gesellschaften, nämlich der Nord- und der Mittelmeer-Bahn mit einer Gewichts-Ziffer von 660.000 Ctrn. und einer Einnahms-Ziffer von 450.000 fl.!

Die Bahn von Neustadt nach Novi wird wie der Predil ein Capital von beiläufig 50 Millionen Gulden beanspruchen, und wird, als Geschäft, eine zweite, nur noch schlechtere Ausgabe der Rudolfsbahn sein. Es wird dabei nur der einzige Unterschied sein, dass in dem einen Falle die österreichischen Steuerträger gezahlt haben und dass in dem andern Falle die ersten Actionäre und Käufer der Obligationen zahlen werden, wie hoch immer der Emissions-Cours sein mag; denn wir möchten doch einmal wissen, welchen Einfluss dieser oder jener Emissions-Cours auf den Verkehr und folglich auf die Erträgnisse dieser Bahn haben kann.

Von allen Interessen, die man anlässlich dieser Linie in den Vordergrund stellt, sind einzig und allein nur die Lokal-Interessen in Betracht zu ziehen, die sich in jenem viereckigen Landstriche, der südlich von Neustadt zwischen den Linien der Südbahn liegt, geltend machen. Doch hier, sowie in dem Falle der Rudolfs-Bahn, kann man mit dem Viertel der ausgegebenen oder auszugebenden Summe eben so gut, wo nicht besser, den Local-Interessen genügen, nur muss man endlich einmal die Idee von „Concurrenzbahnen" und „Weltbahnen" aufgeben, deren verderbliche Folgen man früher als man glaubt, einsehen wird.

Wir haben oft gehört und gelesen, dass, wenn es sich um Eisenbahnen handelt, für welche keine Staatsgarantie verlangt wird, die Regierung sich beeilen soll, dieselben zu concediren und ihnen allen möglichen Vorschub zu leisten. Auf den ersten Blick scheint es in der That, als ob ein solches Princip, wenigstens vom Standpunkte der Regierung aus, nicht dem geringsten Zweifel unterliegen könnte. Die Vervielfältigung der Eisenbahnen ist die Entwicklung des Handels und der Industrie, ist die Zunahme des Bodenwerthes, ist mit einem Worte die Vermehrung der Steuerkraft, also ein verlässliches Element der Erhöhung der öffentlichen Einkünfte, und aus diesem Titel ist es eine Pflicht der Regierung, dieselbe auf jede Weise zu begünstigen. Desto schlimmer für jene, welche sich an Unternehmungen betheiligen, die sie nicht vorher studirt haben. Wenn einst der Tag kömmt, wo die Actien oder selbst die Obligationen nichts oder beinahe nichts tragen werden, so wird das Land nichts destoweniger von den gemachten Auslagen Nutzen gezogen haben.

Dieses Raisonnement hat unzweifelhaft sehr viel für sich; aber man muss es nicht zum Prinzip erheben und es im Allgemeinen als auf alle Länder und für alle Zeiten anwendbar erklären.

Die in den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns investirten Capitalien überschreiten heute die Summe von zwei Milliarden von Gulden. Sicher kann man, ohne Uebertreibung darauf rechnen, dass noch eine dritte Milliarde nothwendig ist, um das Netz in seinen wesentlichsten Theilen zu vollenden, selbstverständlich ohne hiebei die Mehrzahl der Projekte in Betracht zu ziehen, welche seit einem Jahre von speculativen Geistern erfunden werden.

Es ist gewiss, dass sich der öffentliche Wohlstand in Oesterreich-Ungarn seit drei Jahren ausserordentlich entwickelt hat.

Wer im Jahre 1866 gewagt hätte, das vorauszusagen, was seit drei Jahren in der That geschaffen wurde, der würde als Schwärmer behandelt worden sein, und doch würde man nicht gut thun, sich durch so viel Reichthum blenden zu lassen. Das gegenwärtige Vermögen Oesterreichs soll es weder den Zwangscurs seines Papiergeldes, noch seine Stellung als Schuldner gegenüber dem Auslande vergessen lassen.

Von den zwei Milliarden Titeln, die die Eisenbahnen repräsentiren, wie viel hundert Millionen sind in den Händen des Auslandes? Man erschrickt, wenn man einen Augenblick nachdenkt, welchen Einfluss diese Sachlage auf die öconomische Lage Oesterreichs haben könnte, wenn sich eines Tages das Gefühl des Misstrauens der fremden Inhaber österreichischer Industriepapiere bemächtigen sollte. Würden die inländischen Ersparnisse diesen Schlag auszuhalten vermögen?

Es ist wahr, nichts rechtfertigt heute dieses Misstrauen, aber die Tage der Prüfung könnten leicht kommen, wenn die österreichische Regierung darauf bestünde, die Entwerthung der älteren Unternehmungen durch Schaffung von Concurrenzbahnen systematisch zu betreiben und Eisenbahnen zu concediren, deren Rentabilität zweifelhaft ist, ohne sich von jeder Verantwortlichkeit los zu machen und ohne das Publicum vor der Subscription der Titel aufzuklären.

Was geschieht aber heute, wenn eine Linie ohne Staatsgarantie gebaut wird?

Die Concessionäre lassen ein Projekt machen und legen es vor; dasselbe muss selbstverständlich von der Regierung genehmigt werden, welcher auch die Aufgabe zukömmt, die Ausführung und den Betrieb vom Standpunkte der öffentlichen Interessen zu überwachen. Hierauf sollte sich die Einflussnahme der Regierung beschränken — aber nein — was geschieht? Das Ministerium will die Höhe des Capitals, den Emissions-

curs der Titel, mit einem Worte alle Details der Ausgaben bestimmen, gerade so, wie es der gewissenhafteste Vormund machen würde. Was aber die Frage betrifft, zu wissen, ob das Capital, welches man das Publikum zu subscribiren einladet, auch einige Aussicht hat, in der Unternehmung eine angemessene Verzinsung zu finden, so kümmert sich kein Mensch um dieselbe; man nimmt einen niedrigen Emissionspreis, als ob derselbe für Unternehmungen, die keine bestimmte Garantie geniessen, irgend eine Gewähr für ein Erträgniss wäre. Warum lässt das Ministerium, das alle Ausgaben-Ziffern mit solcher Sorgfalt studirt, nicht eine genaue Statistik der zu erwartenden Erträgnisse machen oder verlangt dieselbe nicht von den Concessionswerbern? Wenn es das nicht thun will, so muss es auch aufhören, sich irgendwie in die financielle Seite des Geschäftes zu mengen; denn indem es so handelt, wie es dermalen handelt, indem es die Höhe des Actien-Capitals und den Emissionscurs bestimmt, übernimmt es gegenüber dem Publicum eine Art von Verantwortlichkeit, die ihm eines Tages zu schwer werden dürfte.

Man könnte vielleicht sagen, dass diese Erwägungen dem speciellen Gegenstande fremd sind, den wir behandeln; wir denken nicht.

Es ist offenbar, dass die sogenannten Concurrenzbahnen heutzutage speciell vom Handels-Ministerium befürwortet werden; in Ermanglung der Staatsgarantie lässt es ihnen alle mögliche anderweitige Unterstützung angedeihen. Die Einflussnahme des Ministeriums in der Frage des Capitals gibt ihnen anscheinend einen officiellen Character und da dasselbe neben dieser Einflussnahme andererseits in der Frage der Rentabilität eine absolute Enthaltsamkeit zeigt, so ist es begreiflich, dass sich das Publicum täuschen muss.

Man sieht, dass Titel unter dem Namen **Prioritäten** emittirt werden, deren Anzahl und Preis von der Regierung festgesetzt wurde, es muss daher im Publicum die Idee entstehen, dass der financielle Werth des Geschäftes von der Regierung geprüft worden sei.

Wir beschränken uns darauf, zu constatiren, dass man, wenn man auf diesem Wege fortschreitet, nicht nur die ungeheuere in den Eisenbahnen investirten und die für dieselben ohne Controle herbeigezogenen Capitalien gefährdet, sondern auch die allgemeinen Interessen des Landes schädigt, und zwar wegen des Einflusses, den die Emission und die Placirung im Auslande von Titeln, die nicht die Sicherheit gewähren, die man von Eisenbahnwerthen zu verlangen gewohnt ist, nothwendigerweise früher oder später auf den Curs des Agio nehmen muss.

3. Das Ziel, zu dem man zu gelangen strebt, wird nicht erreicht werden.

Der Zweck, den man durch Schaffung von Concurrenz Bahnen zu erreichen sucht, lässt sich in zwei Worten resumiren: Reduction der Tarife.

Wir haben schon oben unter 1 und 2 gezeigt, dass bei der dermaligen Sachlage, und wenn man die Lage der Eisenbahn-Unternehmungen und die wahrhaften national-öconomischen Interessen des Landes ins Auge fasst, es weder billig noch rechtlich, noch zweckmässig ist, nach Gutdünken neue

Linien zu schaffen, deren einziger Zweck es ist, den alten Concurrenz zu machen.

Wenn die vorgebrachten Gründe nicht stichhältig gefunden werden sollten — und das wäre ja möglich, — denn es geschieht ja nur zu oft, dass die Sucht, den Zweck zu erreichen, über alle Bedenken den Sieg davon trägt — bliebe noch immer zu beweisen, dass in der That die Concurrenz das einzige und beste Mittel sei, um das angestrebte Resultat zu erzielen.

Ist dies in der That der Fall? Haben diejenigen, die dieses System predigen, dasselbe auch in seinen Consequenzen und in seiner Anwendung ernstlich studirt? Wir können es nicht glauben, denn Oesterreich ist nicht das einzige Land auf der Welt, in welchem die Frage der Concurrenz der Transportwege aufgetaucht ist, und wir verweisen auf die Geschichte, welche mit dem Lichte der Erfahrung jenen leuchtet, welche auf Schwierigkeiten stossen, die andere vor ihnen begegnet, studirt und gelöst haben.

Hat man in Oesterreich die Verhältnisse, unter welchen in anderen Ländern Eisenbahnen entstanden und sich entwickelten, studirt? Man könnte da sehr nützliche Aufschlüsse erhalten.

Zwei grosse Länder in Europa, Frankreich und England, haben für die Errichtung ihrer Eisenbahnen zwei diametral entgegengesetzte Systeme gewählt: Frankreich das absolute Monopol, England die vollständigste Freiheit.

Sechs grosse Gesellschaften in Frankreich theilen unter sich das ganze Territorium, und seit ihrer Creirung, die vor 20 Jahren stattfand, hat die Regierung nie mehr den Bau einer Concurrenzbahn gestattet. Dadurch soll jedoch nicht

gesagt sein, dass das Land den Gesellschaften preisgegeben war; im Gegentheile waren dieselben verpflichtet, alle Secundär- und Zweigbahnen zu bauen, welche das öffentliche Interesse erforderte, und sie konnten dieselben auch unter Bedingungen bauen, die für das Nationalvermögen viel weniger oneros waren, weil ihnen das herrschende System, das ihnen einerseits Lasten auferlegte, anderseits auch Vortheile sicherte und ihre financielle Lage consolidirte, indem es sie vor den Gefahren der Concurrenz schützte.

Dieser Stand der Dinge, welcher es den sechs grossen französischen Eisenbahnen ermöglichte, mit einem auf das Minimum reducirten Kostenaufwande das Land mit einem Netze von Eisenbahnen zu bedecken, wurde nicht a priori bei Entstehung der Eisenbahnen geschaffen. Er folgte und war die Consequenz einer Geschäftsperiode, die jener ganz gleicht, die sich dermalen in Oesterreich abspielt. Während mehrerer Jahre gab man rechts und links, beinahe wie es der Zufall wollte, Eisenbahn-Concessionen, ohne sich Rechenschaft zu geben über die Möglichkeit der Lebensfähigkeit der Unternehmungen, die man so der Börse hinwarf.

Aber bald kam der Tag, an welchem die Agiotage der ernsten Rechnung Platz machte und an dem man erkannte, dass unter den 25 bis 30 Eisenbahn-Gesellschaften, welche in der Zeit dieser künstlichen Production geschaffen wurden, zwei Drittheile, wo nicht drei Vierttheile, nicht lebensfähig waren. Es trat der Moment ein, wo Gesellschaften, die mit sehr bedeutenden Capitalien gegründet wurden und deren Titel bei der Emission mit Agio gezahlt wurden, sich ausser Stande befanden, ihr Werk zu vollenden, da die nun besser aufgeklärten Actionäre ihre weitere Unterstützung verweigerten.

Die Mehrzahl der ohne Staats-Subvention und Zinsen-Garantie gegründeten Unternehmungen nahmen nach zwei

oder drei Jahren schmerzlicher, aber fruchtloser Anstrengungen die Hilfe des Staates in Anspruch, die sie zwei Jahre früher, so laut als möglich, für überflüssig erklärt hatten. Diejenigen, welche sich ernsthaft Rechenschaft geben wollen, über das Schicksal, dem manche der concedirten und namentlich der in der Concession begriffenen Eisenbahnen in Oesterreich binnen der kürzesten Zeit unausweichlich entgegengehen, sollten diesen Theil der Geschichte der französischen Eisenbahnen wohl zu Rathe ziehen.

Die französische Regierung musste sich Angesichts der oben geschilderten Schwierigkeiten, für einen von zwei Wegen entscheiden, wenn sie nicht die Vollendung ihres Eisenbahn-Netzes durch eine furchtbare financielle Katastrophe auf viele Jahre hinaus verzögert sehen wollte: sie musste entweder jeder einzelnen Unternehmung zu Hilfe kommen, was dem Lande enorme Opfer auferlegt hätte, oder sie musste auf das verderbliche System der Concurrenz und Zerpflückung der Concessionen vollständig verzichten und das entgegengesetzte System adoptiren, das selbst den wenig productiven Gegenden Verkehrswege sicherte, indem es das beim Betriebe derselben entstehende Deficit mit den lohnenden Erträgnissen der grossen Verkehrsadern compensirte.

Wir wollen uns nicht des Weiteren über das französische System ausbreiten, welches übrigens hinlänglich bekannt ist; es beruht auf dem Princip des absoluten Monopols, — und Dank diesem System, das während zwanzig Jahren mit Consequenz und ohne Ausnahmen durchgeführt wurde, hat Frankreich ein ausgebreitetes Eisenbahnnetz erhalten, dessen Tarife mit sehr wenigen Ausnahmen nahezu die billigsten der Welt sind, wenn man, wie natürlich, von den Bahnen absieht, die

von den respectiven Regierungen gebaut und betrieben werden.*)

Aber man wird sagen: Frankreich hat sich zu früh alarmirt und aufhalten lassen; wenn es der Concurrenz freien Lauf gelassen hätte, so würde es um den Preis momentaner Opfer zu einem für die Bedürfnisse der Industrie viel vortheilhafteren Resultat gelangt sein.

Die Antwort darauf ist leicht, die Geschichte der englischen Eisenbahnen wird sie uns so vollkommen als möglich geben.

Die vollständigste Freiheit wurde in England vom ersten Entstehen der Eisenbahnen an zum obersten und massgebenden Princip erhoben; das System der Concurrenz wurde all und überall gepredigt und in weitestem Masse durchgeführt.

Heute erntet man die Früchte desselben; die Resultate sind schlagend, wir werden sie einer amtlichen Quelle entnehmen, deren Genauigkeit und Unparteilichkeit niemand wird in Abrede stellen können.

Das englische Parlament hat mit der Resolution vom 28. Februar 1872 einen eigenen Ausschuss, bestehend aus sechs Lords und sechs Mitgliedern des Hauses der Gemeinen

---

*) Unter der Herrschaft des Monopols sind die Tarife der französischen Eisenbahnen merklich heruntergegangen, wie sich aus der nebenstehenden Zusammenstellung ergibt:

Mittlere Fracht-Tarife

(in Kreuzern), welche von den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1855 und 1869 (per Ctr. und Meile) eingehoben wurden

	Nordbahn	Ostbahn	Westbahn	Orleansbahn	Paris Lyon Mittelmeerbahn	Südbahn
1855	0.991	1.056	1.373	1.183	1.280	1.221
1869	0.886	0.883	1.018	1.032	0.878	1.063

niedergesetzt, um über die Frage der Fusion der Eisenbahn-Gesellschaften und über die Concurrenz im Eisenbahnwesen eine Special-Enquête durchzuführen.

Dieser Ausschuss, der aus den bedeutendsten Männern, darunter drei ehemaligen Ministern, besteht, hat soeben das Resultat seiner Arbeit in der Form eines sehr weitläufigen Blaubuches veröffentlicht.

Das Buch beginnt mit einem Berichte, dem eine Menge von Zeugenaussagen und Beilagen angeschlossen sind. Wir geben weiter unten einen gedrängten Auszug desselben, dem die erste Phrase des Berichtes als Titel dienen mag:

Allmäliger Verfall der Idee der Concurrenz in England.

Bei Beginn der Concessions-Ertheilungen trieb man die Idee der Concurrenz so weit, dass man annahm, es werde sich auf den Eisenbahnen eben so wie auf den Fahrstrassen eine Concurrenz zwischen den verschiedenen Spediteuren entwickeln, und man legte den Eisenbahn-Gesellschaften die Verpflichtung auf, die eigenen Waggons und ganze Züge der Spediteure die Bahn passiren zu lassen.

Im Jahre 1840 erklärte ein Parlaments-Ausschuss, dem auch Sir Robert Peel angehörte, in sehr energischen Ausdrücken, dass diese Concurrenz **weder durchführbar noch wünschenswerth sei** (Seite 4 des Berichtes).

Gleichwohl behielt man die Hoffnung, dass sich zwischen rivalisirenden Gesellschaften eine Concurrenz bilden werde, und man concedirte in dieser Absicht Parallelbahnen. Im Jahre 1844 erklärte aber ein von Sir Gladstone präsidirter Parlaments-Ausschuss, dass mehrere der verliehenen Concessionen unnütz seien, dass die Tarife zu hoch wären und **dass die herbeigeführte Concurrenz den Gesellschaften mehr Schaden, als dem Publicum Nutzen brächte.**

Im Jahre 1845 verzichtete das Parlament auf die Idee der Concurrenz der Eisenbahnen unter sich und suchte die Concurrenz der Canäle zu begünstigen.

Im Jahre 1846 setzte das Parlament, das von mehr als 200 Gesetzentwürfen über Fusionen von Gesellschaften belagert war, einen neuen Ausschuss nieder, der ein Mittel, die Concurrenz aufrecht zu erhalten, suchen sollte. Der Ausschuss fand, dass die Fusionen unausweichlich seien.

Im Jahre 1853 constatirte ein Ausschuss des Parlaments, dass über 2000 englische Meilen (beiläufig 425 deutsche Meilen) Eisenbahnen, deren Concessionirung, **leichtsinniger Weise von Speculanten angesucht wurde** und eine Auslage von mehr als 40 Millionen Pfund Sterling nach sich gezogen hätte, im Stiche gelassen wurden.

Im selben Jahre constatirte ein von Lord Cardwell präsidirter Ausschuss die Unmöglichkeit, die Fusionen zu hindern.

Eine königliche Commission, welche im Jahre 1865 niedergesetzt wurde, um die allgemeine Verwaltung der Eisenbahnen in England und im Auslande zu studiren, veröffentlichte im Jahre 1867 einen langen Bericht, der aber zu keinem praktischen Resultate führte.

Im Jahre 1871 war das Eisenbahnnetz von England und Wales (17.700 Kilometer) durch allmälige Fusionen schon so concentrirt, dass nunmehr sieben Gesellschaften zwei Drittheile des Netzes besitzen. Die North-Eastern-Eisenbahn-Gesellschaft, wie sie heute besteht, ist das Resultat der Fusion von 37 verschiedenen zum Theile rivalisirenden Gesellschaften.

Das Resultat dieser Fusion war übrigens ein Sinken der Tarife.

Der historische Theil des Berichtes schliesst mit folgenden zwei Folgerungen (Seite 18):

1. „Es stellt sich immer mehr und mehr heraus, dass im „Eisenbahnwesen die Concurrenz nicht die gleichen Wir- „kungen hervorbringt, wie im gewöhnlichen Handel und „dass es kein Mittel gibt, die Concurrenz aufrecht zu „erhalten.

2. „Die Tendenz nach Fusion ist unwiderstehlich und wird „nicht stillstehen, bis es in Grossbritannien nur eine sehr „kleine Anzahl grosser Gesellschaften geben wird."

Indem der Ausschuss weiter die von ihm selbst eingeleitete Enquête reasumirt, prüft er nacheinander die Concurrenz gegen die Eisenbahnen:

1. Seitens der See-Schifffahrt,
2. „ „ Canäle und endlich
3. „ „ Eisenbahnen selbst,

und kömmt rücksichtlich des dritten Punktes zu dem Schlusse (Seite 29):

Es besteht rücksichtlich der Tarife eine geringe Concurrenz zwischen den Eisenbahnen und man kann nicht darauf rechnen, dass selbst diese schwache Concurrenz andauern werde.

Der Ausschuss beendet sein Werk mit Empfehlungen an das Parlament und schliesst (Seite 49) mit folgenden Worten:

1. **„Die Fusionen haben die gefürchteten Nachtheile „nicht nach sich gezogen.**

2. **„Die Concurrenz zwischen den Eisenbahnen be- „steht nur in sehr beschränktem Masse und „kann im Wege der Gesetzgebung nicht aufrecht „erhalten werden."**

Gehen wir nun von London nach Brüssel.

In einem Gesetzentwurfe, der im Jahre 1870 den belgischen Kammern vorgelegt wurde, drückt sich der Minister der öffentlichen Arbeiten in folgender Weise aus:

„Man glaubte in Belgien, wie in England, dass man „um wohlfeile Preise zu erzielen, das Monopol der Eisen„bahnen hindern, dass man den bestehenden Linien durch„aus neue Linien entgegensetzen müsse. Die Erfahrung „bewies aber, dass die Concurrenz im Eisenbahnwesen „die entgegengesetzten Wirkungen hervorbringt und dass „ihr Endergebniss statt der Verminderung, die Ver„theuerung der Transportpreise ist. Das, was in England „vorgeht, lässt in dieser Beziehung keinen Zweifel übrig."

Diese Meinung hat sich in Belgien nicht geändert, denn bei der im Abgeordnetenhause über die Frage des Rückkaufes der Luxenburger Eisenbahnen geführten Debatte stellte am 5. März 1873 ein Deputirter die Behauptung auf, dass die Principien des Freetrade für Transporte auf Eisenbahnen nicht anwendbar seien, und constatirte, dass nach einer in England erschienenen Revue die freie Concurrenz in dieser Richtung überall ein erbärmliches Fiasco gemacht habe.

Nachdem wir die Logik der Thatsachen entwickelt haben, sei es uns einen Augenblick gestattet, das Feld des Raisonnements zu betreten.

Die Concurrenz sagen die Lehrer der Nationalöconomie **hat ihre eigenen Gesetze wie jede andere Erscheinung und ihre erste Lebensbedingung ist es, dass es kein Interesse gibt, sie aufhören zu machen.**

Die Concurrenz, die man mit vollem Rechte im Allgegemeinen als den suveränen Regulator der widerstreitenden Interessen und als die befruchtende Quelle des Fortschrittes hinstellt, findet doch ihre Begränzung, die durch die Macht

der Thatsachen und die den Interessen selbst gelassene Freiheit gegeben ist.

> «Es gibt Fälle», sagt J. S. Mill, «wo ein Geschäfts-
> «träger wer es immer sei, der mit einem Dienstzweige
> «betraut ist, durch die Natur der Sache gesichert ist, dass er
> «allein in Thätigkeit bleibe. In diesem Falle ist es unmöglich
> «zu verhindern, dass sich ein thatsächliches Monopol ent-
> «wickle, mit der vollen Freiheit, dem Publicum die Preise
> «zu bestimmen. Es ist dann Sache der Regierung diesen
> «Dienst Bedingungen zu unterwerfen, die dem allgemeinen
> «Wohle entsprechen, oder über denselben einen Einfluss
> «zu behalten, der die Vortheile des Monopols zum Besten
> «des Publicums wendet. Dies ist der Fall bei Canälen,
> «Strassen, Eisenbahnen.»

Und wenn statt einer Eisenbahn-Gesellschaft im Lande, zwei Gesellschaften errichtet werden, die parallellaufend, lange Zeit hindurch nebeneinander denselben Handelsströmungen dienen und das Interesse und die Möglichkeit der Verständigung haben, so ist eine Verständigung sicher und unausweichlich.

Jedermann, dessen Geist nicht im vorhinein eingenommen ist und der sich nicht mit Schlagwörtern begnügt, sondern sich der Mühe unterzieht, in solch' schwieriger Materie die Thatsachen gewissenhaft in Erwägung zu ziehen, wird anerkennen müssen, dass es das erste Bedürfniss zweier industrieller Gesellschaften, die sich in Concurrenz gesetzt haben, ist: leben zu können.

Wenn daher nicht genug Fracht für zwei vorhanden ist, so müssen wenigstens durch Erhöhung der Tarife genügende Einnahmen für zwei geschaffen werden.

In diesem Falle ist die Erhöhung der Tarife nur beschränkt, durch die Bedingungen der Concession, wenn die Regierung denselben Beachtung zu verschaffen weiss und durch die Furcht, die Einnahmen durch die Verscheuchung der tarifirten Frachten zu vermindern.

Und desshalb hat in England das System der Concurrenz die Tarife in die Höhe geschnellt, während das System der Fusionen, das die Unterdrückung der Concurrenz ist, sie fallen machte.

Das ist eine Thatsache, und gegen die Logik der Thatsachen gibt es für die Vertheidiger der Concurrenz nur Ein Mittel der Vertheidigung.

In England wurde es als unmöglich anerkannt, aber was hat die Erfahrung zu bedeuten?

Und wirklich, nach dem, was man in letzterer Zeit, anlässlich des zwischen drei Parallel-Linien über die Theilung des Concurrenz-Verkehres erzielten Einverständnisses, lesen konnte, wissen wir nicht, ob man es nicht anzuwenden wagen wird.

Man müsste den rivalisirenden Gesellschaften bei Strafe der Sequestration verbieten, sich über die Höhe der Tarife zu verständigen; man müsste die Eisenbahn-Gesellschaften zwingen, sich zu Gunsten von Interessen, die oft gegenüber den von ihnen selbst vertretenen Interessen, verschwindend klein sind, wechselseitig zu ruiniren; man müsste endlich, um alles mit wenigen Worten zu sagen, die concurrirenden Gesellschaften zwingen, das Schauspiel der alten Gladiatoren zu erneuern, die das römische Volk verpflichtete, sich zu seiner grössten Belustigung im Circus wechselseitig zu tödten.



